



**University of  
Zurich**<sup>UZH</sup>

**Zurich Open Repository and  
Archive**

University of Zurich  
University Library  
Strickhofstrasse 39  
CH-8057 Zurich  
[www.zora.uzh.ch](http://www.zora.uzh.ch)

---

Year: 2020

---

## **Reisen und Handeln in Zeiten der Epidemie**

Voth, Hans-Joachim

Abstract: Politik muss zwischen den Kosten und dem Nutzen ungehemmten Personen- und Warenaustauschs abwägen. Viele Vorteile der Globalisierung lassen sich auch ohne enorme Gesundheitsrisiken erreichen. Ein Kommentar von Joachim Voth.

Posted at the Zurich Open Repository and Archive, University of Zurich

ZORA URL: <https://doi.org/10.5167/uzh-190058>

Newspaper Article

Published Version

Originally published at:

Voth, Hans-Joachim. Reisen und Handeln in Zeiten der Epidemie. In: Finanz und Wirtschaft, 2 March 2020, online.

EIN ARTIKEL AUS DEM DOSSIER  
**Coronavirus**

02.03.2020 – 10:13 MEINUNGEN

# Reisen und Handeln in Zeiten der Epidemie

Politik muss zwischen den Kosten und dem Nutzen ungehemmten Personen- und Warenaustauschs abwägen. Viele Vorteile der Globalisierung lassen sich auch ohne enorme Gesundheitsrisiken erreichen. Ein Kommentar von Joachim Voth.

JOACHIM VOTH

*« Wie viel Mobilität kann  
und will sich eine  
globalisierte Welt leisten? »*



Das Schiff «Grand Saint Antoine» war schon der Hafenbehörde von Livorno aufgefallen. Ein Lastensegler aus dem Libanon, beladen mit teuren Textilien, erreichte den Hafen von Marseille 1720. Die Gesundheitskommission hatte ihre Zweifel – die Pest war verbreitet im östlichen Mittelmeer. Wie alle Schiffe aus betroffenen Regionen wurde die «Grand Saint Antoine» in Quarantäne genommen. Normalerweise hätten Mannschaft und Gut vierzig Tage an Bord bleiben müssen, um auszuschliessen, dass sie an einer ansteckenden Krankheit litten. Doch eine Textilmesse bei Marseille, auf der die importierenden Kaufleute auf Geschäfte hofften, stand bevor. Auf den Druck der Händler hin änderte die Gesundheitsbehörde ihre Meinung. Das Schiff wurde entladen, die Mannschaft ging in die Stadt.

Schon nach wenigen Tagen war klar: Die Entscheidung war ein Fehler. Das Schiff hatte die Pest an Bord. Nun verbreitete sich die Krankheit zügig. Schnell

kamen die städtischen Behörden in Marseille nicht mehr mit den Beerdigungen nach, die Leichen stapelten sich auf den Strassen.

#### **Zum Autor**

Joachim Voth ist Professor am Institut für Volkswirtschaftslehre der Universität Zürich.

Auch die grosse Pest des späten Mittelalters (1346 bis 1351) war über Mittelmeerhäfen nach Europa gelangt. Wie damals flohen Menschen vor der Gefahr aus den reichen Handelsstädten. Doch anders als die im Mittelalter kamen sie nicht weit. Auf Geheiss des französischen Königs und des Papstes wurde in der Provence eine Pestmauer errichtet. Teile davon sind noch heute zu besichtigen. Die Mauer war über zwei Meter hoch, die Wachtürme wurden von Soldaten bemannt. Wer darüberklettern wollte, wurde mit Gewalt daran gehindert. Obwohl Einzelnen die Flucht über die Pestmauer gelang, blieb der letzte grosse Ausbruch des Schwarzen Todes in Europa weitgehend auf Marseille beschränkt. Während dort wahrscheinlich 100 000 Menschen starben (etwa ein Drittel der Bevölkerung), blieb dem Rest Europas eine Wiederholung der grossen Katastrophe von 1350 erspart, als Millionen Menschen starben. Keine medizinische Wunderkur hatte Europa gerettet, sondern das effektive Eingreifen eines funktionierenden Staates.

### **Wuhan wie einst Marseille**

Der Ausbruch des Wuhan-Virus weist einige interessante Parallelen zur Situation im Marseille von 1720 auf. Auch dort reagierten die örtlichen Behörden zunächst falsch, was die Verbreitung der Krankheit erst ermöglichte. In Wuhan und Marseille folgte dann eine drastische Einschränkung der Mobilität für Menschen in der betroffenen Region, um die Verbreitung der Krankheit zu verhindern. In beiden Fällen war die Massenquarantäne nur teilweise von Erfolg gekrönt. Noch ist unklar, ob die Welt wie 1720 noch einmal mit einem blauen Auge davonkommt, trotz der Weiterverbreitung des Wuhan-Virus ausserhalb Chinas – oder ob es zu einer weltweiten Pandemie mit Millionen von Toten kommt.

Die grundsätzliche Frage, die sich allerdings stellt, ist: Wie viel Mobilität kann und will sich eine globalisierte Welt leisten? Sind wir, die globalisierte Welt, an dem Ausbruch schuld, so wie die gierigen Textilhändler in Marseille im Jahr 1720? Als Sars ausbrach, war China für ca. 4% der Weltwirtschaftsleistung verantwortlich, heute beträgt sein Anteil 16%. Mit der Zunahme der Wirtschaftskraft ist auch die Verflechtung mit dem Rest der Welt explodiert. Millionen von Menschen reisen jedes Jahr von und nach China.

Interessanterweise ist die moderne Medizin heute fast so hilflos in der Eindämmung des Ausbruchs und der Behandlung der Kranken wie 1720. Eine Impfung gibt es nicht, effektive Heilung durch Arzneimittel ebenso wenig. In China sind bereits viele Ärzte an den Folgen des Wuhan-Virus gestorben. Etwas Schutz bieten nur die gleichen, primitiven Massnahmen wie in Marseille und Wuhan – Quarantäne. So wie das Frankreich von Louis XV sich mit Soldaten, Schiessbefehl und der Mur de la Peste schützte, werden heute ganze Städte in China, Italien oder Korea abgeriegelt und Kreuzfahrtschiffe im Hafen isoliert. Die grundsätzliche Frage aber ist: Sollte man auch in normalen Zeiten den Personenverkehr mit bekannten Ausgangsorten für neue Infektionskrankheiten massiv einschränken, so wie frühmoderne Gesellschaften in Europa sich vor der Pest schützten? Erleben wir den ersten Schritt hin zum Untergang einer übertriebenen, nicht nachhaltigen Form der Globalisierung?

### **Kosten kontra Gewinne**

Man kann diese Frage in zwei Elemente aufgliedern. Erstens: Ist eine massive Einschränkung der Mobilität wünschenswert? Zweitens: Ist sie überhaupt machbar? Eine ökonomisch rationale Antwort auf die erste Frage sollte mit dem Wert eines Menschenlebens anfangen. Bei allen Vorbehalten gegen solche Berechnungen sind Kosten-Nutzen-Abwägungen ohne Zahlen für den Wert eines Menschenlebens nicht machbar. Allerdings zeigen Schätzungen regelmässig eine enorme Spannweite; der Mittelwert liegt bei ca. 10 Mio. \$ pro Menschen. Das bedeutet, dass das Wuhan-Virus bereits jetzt, vor dem Höhepunkt der Epidemie, unmittelbare Kosten von 26 Mrd. \$ durch Todesfälle verursacht hat. Ginge die Epidemie mit einem Maximum von 10 000 Toten zu Ende, wäre der Wert des zerstörten Lebens ca. 100 Mrd. \$ gross. Hinzu kommen Störungen in den Lieferketten, Einbrüche an den Finanzmärkten oder leere Betten in Hotels.

Den Kosten gegenüberzustellen sind die enormen Gewinne an Wirtschaftsleistung, die der freie Waren- und Personenaustausch ermöglicht hat. In China allein sind in den letzten zwanzig Jahren Hunderte von Millionen der Armut entronnen. Noch 1980 lebte mehr als die Hälfte der Chinesen mit weniger als 2 \$ pro Tag; 1998 war es weniger als ein Viertel. Überall dort sind Menschen der Armutsfalle entronnen, wo freier Waren- und Personenverkehr möglich wurde.

Kluge Politik muss zwischen den Kosten und dem Nutzen ungehemmten Personen- und Warenaustauschs abwägen. Auch wenn man sich entscheidet, dass ein Virusausbruch alle paar Jahre ein Preis ist, der für die Vorteile der

Globalisierung zu zahlen ist, stellt sich die Frage nach womöglich grösseren Gefahren im Rahmen zukünftiger Epidemien. Der nächste Ausbruch könnte so infektiös wie Wuhan und so tödlich wie Sars sein (Sterberate von 10%) oder wie Ebola (60 bis 90%). Statt Totenzahlen in den Tausenden könnten Hunderte Millionen von Menschen sterben, bevor neue Behandlungsmöglichkeiten oder massive Quarantäne das nächste neue Virus stoppen. Auch wenn ein solcher Ausbruch nicht sehr wahrscheinlich ist, muss die Möglichkeit in jeder Kosten-Nutzen-Rechnung berücksichtigt werden.

### **Virtuelle Pestmauer**

Zum Glück lassen sich viele – aber nicht alle – Vorteile der Globalisierung auch ohne enorme Gesundheitsrisiken erreichen. Der freie Austausch von Waren und Kapital muss nicht eingeschränkt werden – die wenigsten Krankheiten werden durch verseuchte Güter übertragen. Der freie Personenverkehr trägt zwar auch zu den Vorteilen der Globalisierung bei, ist aber weitaus weniger wichtig, sodass hier grosse Einschränkungen wünschenswert sein könnten. Länder, in denen bspw. regelmässig Wildtiere verkauft und gegessen werden (wie China), könnte man die Zertifizierung zum Reisen ohne Einschränkungen vorenthalten; wer von dort kommt oder zurückkehrt, muss sich einer medizinischen Prüfung und eventuell einer Quarantäne unterziehen. So würde nicht nur eine virtuelle Pestmauer gegen den nächsten grossen Ausbruch aufgebaut – es entstünde Druck auf Gesundheitsbehörden, gefährliche Praktiken, die das Überspringen von Krankheitserregern von einer Spezies zur nächsten ermöglichen, einzuschränken. Die Lektion von Wuhan sollte sein, dass eine breite Diskussion in der Gesellschaft darüber beginnen sollte, wie viel Mobilität tatsächlich wünschenswert ist.